

KORDIS JMK, a.s.

Nové sady 946/30, 602 00 Brno

Metodika ekonomiky



KORDIS JMK, a.s.

Nové sady 946/30, 602 00 Brno

Standardy finančních toků v IDS JMK

Září 2018



I. POVINNOSTI PLÁTCŮ DANĚ

1. Jednotliví dopravci (plátcí DPH) jsou povinni na základě příslušných ustanovení zákona o dani z přidané hodnoty v platném znění odvádět DPH z tržeb z prodeje jízdních dokladů IDS JMK (prodáných pod jejich obchodním jménem) uskutečněných v daném kalendářním měsíci příslušnému finančnímu úřadu.
2. Výsledek vzájemného přerozdělení výnosů již není předmětem zdanění dle zákona o dani z přidané hodnoty v platném znění, ale rozumí se jím pouze způsob finančního vyrovnání mezi jednotlivými dopravci realizovaný prostřednictvím KORDIS.
3. Odvod DPH z finanční úhrady kompenzace ztráty způsobené poskytováním státem nařízenými slevami jízdného pro vymezené skupiny cestujících vyplacené dopravcům Ministerstvem dopravy zajišťuje dopravce v souladu s příslušnými platnými právními předpisy.

II. TOKY FINANČÍ V IDS JMK

1. Tok tržeb bude oddělený od toku jiných finančních prostředků a bude probíhat na základě Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK.
2. Jednotliví dopravci jsou povinni údaje o všech tržbách v IDS JMK (bez DPH i včetně DPH) za příslušný kalendářní měsíc sdělit KORDIS ve lhůtách a rozsahu členění dle Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK.
3. KORDIS provede výpočet podílů výnosů jednotlivých dopravců za uplynulý měsíc v souladu se Smlouvou o podmínkách přepravy v IDS a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK. Do tohoto výpočtu budou zahrnuty částky tržeb z prodaných dokladů IDS JMK již bez DPH.
4. Výpočet bude zpracován pro každou ekonomickou jednotku samostatně na základě výkonů příslušného dopravce v IDS JMK. Výsledek výpočtu podílů výnosů v dané ekonomické jednotce zasílá KORDIS jednotlivým dopravcům ve formě zúčtovacího pokynu emailovou poštou a rovněž i doporučeným dopisem neprodleně po jeho provedení. Na základě písemných zúčtovacích pokynů bude provedeno finanční vyrovnání dopravců v IDS JMK.
5. KORDIS zašle v souladu se Smlouvou o podmínkách přepravy v IDS a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK jednotlivým dopravcům emailovou poštou podklady potřebné k vyúčtování prokazatelné ztráty (kompenzace) pro jednotlivé objednatele dopravy.
6. Úhrada finančních prostředků dopravcům je řešena samostatnými smlouvami mezi dopravci a objednateli dopravy.
7. V případě potřeby vyčíslení ztráty z tarifního závazku (např. zlevněné jízdné), provede KORDIS za příslušný kalendářní měsíc výpočet podílu ztráty z tarifních závazků jednotlivých dopravců v souladu s dokumentem Ekonomika IDS JMK a předá ho příslušným dopravcům a objednatelům dopravy. Výpočet bude proveden obdobným způsobem jako výpočet podílů výnosů jednotlivých dopravců.

III. PROVIZE A VÝROBNÍ NÁKLADY JÍZDNÍCH DOKLADŮ

1. DPMB a železniční dopravce, kteří zajišťují výrobu a prodej jízdenek pro zóny a ve spojích IDS JMK, na nichž neprovozují dopravu, náleží náhrada výdajů s tím spojených hrazená z celkových výnosů z prodeje jízdních dokladů v IDS JMK. Distributorovi náleží

náhrada výdajů spojených s organizací prodeje předplatních jízdenek na pobočkách České pošty, s.p., u autodopravců a na dalších prodejních místech hrazená z celkových výnosů z prodeje jízdních dokladů v IDS JMK. Provize pro dopravce za prodej jízdních dokladů se poskytují z celkových výnosů z prodeje jízdních dokladů v IDS JMK.

2. Za účelem provedení výpočtu obdrží KORDIS údaje o úhradě provizí a výrobních nákladů jízdních dokladů za příslušné období od dopravců ve lhůtách a rozsahu členění dle Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK.
3. KORDIS provede za příslušný kalendářní měsíc výpočet podílu jednotlivých dopravců na částečné úhradě provize za prodej jízdních dokladů a na úhradě výrobních nákladů jízdních dokladů za příslušné období.
4. Výsledek výpočtu podílu na částečné úhradě provize za prodej jízdních dokladů a na úhradě výrobních nákladů jízdních dokladů zasílá KORDIS jednotlivým dopravcům jako součást zúčtovacího pokynu za příslušný kalendářní měsíc.

KORDIS JMK, a.s.

Nové sady 946/30, 602 00 Brno

Ekonomika IDS JMK

Září 2018



I. EKONOMICKÉ JEDNOTKY

Pro účely dělení výnosů z jízdného IDS JMK je rozděleno území IDS JMK do tarifních zón a ekonomických jednotek. Toto rozdělení má význam zejména z hlediska dělení výnosů a toku kompenzací.

Z důvodu rozdílného způsobu dotování dopravy je nutné oddělit výnosy z **měst s vlastní MHD** (kompenzace z městských rozpočtů) od výnosů z **regionální dopravy** (kompenzace od státu, krajů a obcí). Města s vlastní MHD v IDS JMK: Adamov, Blansko, Brno, Břeclav, Bystřice nad Pernštejnem, Hodonín, Kyjov, Vyškov a Znojmo.

Oblast příměstské dopravy IDS JMK je rozdělena do ekonomických jednotek tvořených skupinami tarifních zón.

Na základě výše popsaných principů dělení výnosů a toku kompenzací je stanoven následující systém rozdělení území IDS JMK.

Ekonomická jednotka	Tarifní zóny	Ekonomická jednotka	Tarifní zóny
Adamov	225	Miroslav	458, 459
Blansko	235	Moravská Nová Ves	585, 912
Benešov	260	Moravské Budějovice	845, 855
Boskovice	245, 255, 262, 265	Moravský Krumlov	437, 448
Brněnec	285, 295	Myjava	965, 975
Brno	100, 101	Nedvědice	247, 257, 340, 350, 355
Břeclav	575	Nesovice	655, 657, 665, 666, 667
Bučovice	645, 647	Nezamyslice	765
Bystré	287, 297	Olešnice	267, 277
Bystřice n. Pernšt.	360, 370, 380	Otnice	620, 630, 640
Čejč	650, 660, 910	Podivín	555, 565
Černá Hora	226, 236, 246	Pohořelice	449, 530, 540
Drnholec	551, 561	Poysdorf	581, 592
Dubňany	685, 917	Rapotice	446, 456
Dukovany	457, 467, 468, 477, 478	Rosice	425, 435, 436, 445
Heřmanov	365	Rousínov	730, 735
Hodonín	900	Říčany	420, 430, 440
Horní Štěpánov	270	Slavkov	635
Hrušovany nad J.	550, 560, 570	Strážnice	915, 925
Hustopeče	535, 537, 545	Střelice	410, 427
Ivančice	447, 455	Šatov	817, 818
Ivanovice na Hané	750, 755, 760	Šlapanice	610, 720
Jaroslavice	829, 839	Šumná	815, 825, 835
Jedovnice	230, 232, 240, 250, 745	Tišnov	320, 330, 335, 345
Jevišovice	812, 823, 833, 843	Velká nad Veličkou	945, 955
Křtiny	210, 215, 220	Velké Opatovice	290
Kunštát	256, 266	Veselí nad Moravou	695, 935
Kuřim	310, 325	Višňové	479, 822, 831, 832
Kyjov	675	Vranov nad Dyjí	837, 847, 857, 867, 877
Laa an der Thaya	580	Vyškov	740
Lednice	552, 562, 572, 582	Znojmo	800
Lechovice	810, 820	Žádovice	687, 689
Letovice	275, 280, 286	Žarošice	643, 652, 653, 662
Mikulov	571	Židlochovice	510, 520, 525

Území jednotlivých ekonomických jednotek vychází z dopravního řešení a rozdělení území do tarifních zón, neodpovídá přesně správnímu obvodu obcí s rozšířenou působností. Výše uvedené rozdělení území IDS JMK do tarifních zón a ekonomických jednotek může být dále upravováno na základě dalšího vývoje IDS JMK (např. na základě dílčích úpravy dopravního řešení, na základě rozšiřování zintegrovaného území).

II. PRINCIP DĚLENÍ VÝNOSŮ – PŘEHLED

Dělení výnosů se skládá ze dvou fází:

- dělení výnosů mezi ekonomické jednotky,
- dělení výnosů uvnitř ekonomické jednotky jednotlivým dopravcům.

III. DĚLENÍ VÝNOSŮ MEZI EKONOMICKÉ JEDNOTKY

Způsob rozdělení výnosů závisí na konkrétním druhu jízdního dokladu.

- **Adresné jízdenky** (např. předplatní jízdenky) jsou zakoupené na konkrétní tarifní zóny, je tedy možné přesně přiřadit, do které ekonomické jednotky výnos patří.
- **Poloadresné jízdenky** (např. jednorázové jízdenky zakoupené u řidiče autobusu z elektronického odbavovacího zařízení) jsou vydané na konkrétní relaci, nebo jsou vydané v konkrétní tarifní zóně, v konkrétním spoji konkrétní linky, je tedy možno velmi přesně určit, do které ekonomické jednotky výnos patří.
- **Neadresné jízdenky** (např. jednorázové jízdenky zakoupené v předprodeji) je většinou nutné označit před začátkem jízdy v označovači jízdenek ve vozidle, případně na vlakovém nástupišti, nelze tedy přesně určit, kde byla tato jízdenka využita. Existuje tedy pouze přehled o počtu prodaných jednotlivých druhů neadresných jízdenek. Rozdělení výnosů z neadresných jízdenek do jednotlivých ekonomických jednotek proběhne na základě **průzkumu používání jednotlivých druhů jízdních dokladů IDS JMK v ekonomických jednotkách**, který je upřesněn níže v tomto dokumentu.

IV. DĚLENÍ VÝNOSŮ UVNITŘ EKONOMICKÉ JEDNOTKY JEDNOTLIVÝM DOPRAVCŮM

Pro dělení výnosů uvnitř ekonomické jednotky jsou rozdělení dopravci vzhledem k rozdílným způsobům integrace do dvou skupin.

- Dopravci, kteří nemají integrovány celé trasy a kteří vydávají **kromě jízdenek IDS JMK i jízdní doklady dle jiných tarifů**. Do této skupiny dopravců, využívajících i jízdní doklady dle jiných tarifů, spadá železniční dopravce. Podíl výnosů náležící železničnímu dopravci v dané ekonomické jednotce bude stanoven na základě **průzkumu využívání jízdních dokladů IDS JMK ve vlacích**, který je upřesněn níže v tomto dokumentu.
- Dopravci, jejichž **celé linky** jsou součástí IDS JMK a je tedy možno cestovat **pouze na jízdenky IDS JMK** (autobusoví dopravci a DPMB). U těchto dopravců je možné dělení výnosů dle výkonů v dané ekonomické jednotce.

Vymezené území IDS JMK i návrh dopravního řešení je volen tak, aby v autobusové dopravě byly integrovány celé linky, na kterých bude pouze tarif IDS JMK. Do této skupiny by tedy neměli spadat autobusoví dopravci. V místech, kde by bylo vhodné, aby některé vybrané spoje linek IDS JMK pokračovaly mimo území IDS JMK, budou cestujícím zajišťujícím mimo území IDS JMK vydány dva jízdní doklady – jeden pro úsek v IDS JMK a druhý mimo úsek IDS JMK. V případě, že výše uvedený způsob odbavení cestujících není vhodný, jsou cestující na mezikrajských linkách odbaveni v jiném tarifu.

Výnosy v dané ekonomické jednotce se rozdělí po oddělení části výnosů náležících železničnímu dopravci mezi ostatní dopravce (s rozlišením na jednotlivé objednatele dopravy) na základě počtu ujetých vozokilometrů v dané ekonomické jednotce. S ohledem na obsaditelnosti jednotlivých typů vozů jsou stanoveny následující koeficienty obsaditelnosti.

Druh vozidla	Koeficient obsaditelnosti – k_{OB}
Autobus – minibus	0,6
Autobus – malý autobus	0,8

Autobus – klasický autobus	1,0
Autobus – velký autobus, kloubový autobus	1,4
Trolejbus – sólo vůz	1,0
Trolejbus – kloub	1,4
Tramvaj – T3, T6, VARIO LFR.E	1,0
Tramvaj – K2, Anitra,, VARIO LF2R.E	1,5
Tramvaj – KT8, K3R, RT6, Škoda 13T	2,0

Každý dopravce obdrží podíl z výnosů v dané ekonomické jednotce s rozdělením na jednotlivé objednatele dopravy po odečtení výnosů náležících železničnímu dopravci podle následujícího vzorce.

$$T_D = \frac{\sum(k_{OB} v_{Dkm})}{\sum(k_{OB} v_{km})} T_{EJ}$$

kde: k_{OB} koeficient obsaditelnosti vozidla

v_{Dkm} počet vozokilometrů ujetých daným dopravcem D pro daného objednatele dopravy s daným druhem vozidla v dané ekonomické jednotce

v_{km} počet vozokilometrů ujetých s daným druhem vozidla v dané ekonomické jednotce

T_{EJ} výnosy v dané ekonomické jednotce po odečtení výnosů náležících železničnímu dopravci

Princip algoritmu dělení výnosů je schematicky znázorněn v Příloze 1.

V. UPŘESNĚNÍ NĚKTERÝCH DÍLČÍCH PRŮZKUMŮ A ALGORITMŮ V PRINCIPU DĚLENÍ VÝNOSŮ

V. 1. Průzkum používání jednotlivých druhů jízdních dokladů IDS JMK v ekonomických jednotkách

Hlavním cílem tohoto průzkumu je určit podíl cestujících s jednorázovým jízdním dokladem neadresným zakoupeným v předprodeji ku cestujícím s předplatním jízdním dokladem v jednotlivých ekonomických jednotkách.

Způsob provádění průzkumu

Tazatel bude v jednotlivých spojkách zjišťovat následující údaje:

- počet cestujících s předplatním jízdním dokladem..... $X_{PŘ}$,
- počet cestujících s jednorázovým jízdním dokladem adresným X_{JA} ,
- počet cestujících s jednorázovým jízdním dokladem neadresným X_{JN} .

Vzhledem k tomu, že se jedná o poměrový průzkum, není nutné se dotázat všech cestujících, ale pouze určitého vzorku. Průzkum bude tedy prováděn pouze ve vybraných charakteristických úsecích dne:

- ranní špička 5 – 8 hod,
- dopolední sedlo 8 – 13 hod,
- odpolední špička 13 – 18 hod,
- večer 18 – 21 hod.

Nebude podmínkou, aby ve vybraných charakteristických úsecích dne byl proveden průzkum ve všech spojkách, ale postačí pouze u určitého vzorku. Průzkum bude tedy prováděn alespoň

- u 50% spojků v daném úseku pokud je počet spojků roven nebo nižší než 4 do hodiny,
- u 25% spojků v daném úseku v případě vyššího počtu spojků než 4 do hodiny.

Pro úseky na železnici budou využity výsledky z průzkumu využívání jízdních dokladů IDS JMK ve vlacích.

Ve městě Brně (případně i v jiných městech s vlastní MHD) nebude vzhledem k rozsahu dopravy prováděn průzkum výše popsaným způsobem, ale odlišnou metodikou – bude dotázán náhodný vzorek 1 000 cestujících s rovnoměrným rozložením po území celého města. Tazatel může jít například s přepravní kontrolou.

Četnost provádění průzkumu

Průzkum bude prováděn cca 3 měsíce po zavedení systému v nové oblasti (po spuštění nové etapy), nebo přibližně 3 měsíce po změně tarifu IDS JMK. Další opakování průzkumu se předpokládá maximálně jedenkrát ročně, četnost opakování bude záviset především na reálné výši výnosů z jednorázových neadresných jízdenek. (Pokud by výše těchto výnosů mimo město Brno nebyla velká, mohly by být náklady na realizaci průzkumu v nepoměru vůči přerozdělovaným výnosům).

V. 2. Průzkum využívání jízdních dokladů IDS JMK ve vlacích

Hlavním cílem průzkumu je stanovit počty a strukturu využívaných jízdních dokladů IDS JMK na zaintegrovaných úsecích železničních tratí. Výsledky budou sloužit jako podklad při dělení výnosů mezi dopravci uvnitř ekonomických jednotek, přesněji pro výpočet výnosů náležitých železničnímu dopravci.

Způsob provádění průzkumu

Tazatel bude v jednotlivých spojích zjišťovat následující údaje.

- druh jízdenky (jednorázová, předplatní nepřenosná, předplatní přenosná)
- u jednorázových jízdenek:
 - druh slevy
 - cenu jízdenky
- u předplatních nepřenosných jízdenek:
 - platnost jízdenky (měsíční, čtvrtletní, roční)
 - druh slevy
 - pro které tarifní zóny byly zakoupeny
- u předplatních přenosných jízdenek:
 - cenu jízdenky
- stanici nástupu do vlaku a výstupu z vlaku
- použití jiného spoje IDS JMK před nástupem do vlaku a po výstupu z vlaku

Průzkum bude probíhat pro vybraný typický pracovní den a v jeden den o víkendu od 4 do 24 hodin. Jako typický pracovní den bude volena středa. Jedná se o úřední den, kdy cestuje velké množství cestujících i v dopoledních hodinách. Současně však není doprava ovlivněna pondělním nebo pátečním přesunem občanů. V úterý a ve čtvrtek je počet přepravených cestujících nižší. O víkendu bude dotazování provedeno v sobotu.

Ve spolupráci s železničním dopravcem budou tazatelé ve vlacích doprovázet vlakový doprovod nebo vlakového revizora při jejich kontrole. Ti budou instruováni, aby kontrolu prováděli aktivně po celou dobu jízdy vlaku a aby kontrolovali každého cestujícího. Průzkum je připravován tak, aby během průzkumu byli dotázáni všichni cestující ve všech vlacích v IDS JMK. U frekvenčně více zatížených vlaků bude prováděn více tazateli, kteří budou postupovat z obou konců vlakové soupravy. V případě, že nebudou dotázáni všichni cestující ve vlaku, poznamená tuto skutečnost tazatel do formuláře. Tazatel uvede počet železničních vozů, v kterých byl průzkum uskutečněn, a počet železničních vozů, ve kterých se nepodařilo průzkum uskutečnit. Na částech tratí, kde je vysoká frekvence cestujících, jsou stanoveny úseky, ve kterých se zvlášť určuje počet zkontrolovaných a nezkontrolovaných vozů. Celkový počet cestujících s jízdními doklady IDS JMK je pak určen poměrově z celkového počtu vozů, k počtu vozů, kde byl průzkum uskutečněn. U vlaků, kde nebylo z technických důvodů možno provést průzkum, se provede opakovaný průzkum.

Četnost provádění průzkumu

Průzkum bude prováděn cca 3 měsíce po zavedení systému v nové oblasti (po spuštění nové etapy), nebo přibližně 3 měsíce po změně tarifu IDS JMK. Další opakování průzkumu se předpokládá maximálně jedenkrát ročně.

VI. DĚLENÍ ZTRÁTY Z TARIFNÍHO ZÁVAZKU (NAPŘ. ZLEVNĚNÉ JÍZDNÉ)

V případě, že v rámci IDS JMK dopravci poskytují např. zlevněné jízdné, u kterého je potřeba znát výši ztráty z poskytnutí slevy, KORDIS provede výpočet výše ztráty z poskytnutí slevy náležící jednotlivým dopravcům. Ke každému takovému prodanému zlevněnému jízdnímu dokladu se přiřadí výše ztráty. Celkovou ztrátu vzniklou ze všech takových zlevněných jízdních dokladů v IDS JMK KORDIS rozdělí mezi jednotlivé dopravce stejným principem jako výnosy z jízdného. Tedy nejdříve se ztráta rozdělí do ekonomických jednotek a následně se v každé ekonomické jednotce provede rozdělení mezi všechny dopravce, kteří v dané ekonomické jednotce realizují přepravu cestujících.

VII. DĚLENÍ VÝNOSŮ DOPRAVCE

Rozdělení výnosů dopravce na podíly připadající na jednotlivé segmenty dopravy či jejich částí dle potřeby vyčíslí KORDIS v souladu s postupy popsány v tomto dokumentu. Toto vyčíslení předá dopravci buď ve formě zúčtovacího pokynu nebo v rámci vyúčtování.

Příloha 1 Princip dělení výnosů

